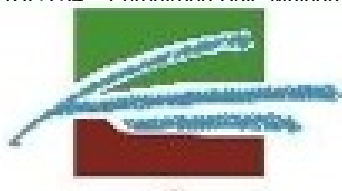


<https://www.valterbi.org/cms/spip.php?article79>



L'OFAC/DGAC annonce trois vols d'essais, les réactions de PVT

- Des défis posés au Val Terbi : les dossiers en cours - Trafic aérien dans le ciel jurassien - Euro Airport Bâle-Mulhouse, le dossier avant l'ouverture d'ILS 34 - Euroairport Bâle-Mulhouse : le dossier antérieur au 23 mai 2005 - La présentation du dossier ILS34, éléments réunis en l'essais sur le Jura ont eu lieu le 8 août 2005 : réactions de PVT -



Date de mise en ligne : mardi 26 juillet 2005

Copyright © Val Terbi | Provalterbi | Valterbi rando - Tous droits réservés

Pro Val Terbi avait demandé en avril déjà, des vols d'essai. Il faut donc saluer l'initiative de l'OFAC. En même temps, des questions se posent : quelles seront les conditions de l'expérience ? comment les résultats seront-ils analysés ? par qui ?

et surtout, nous aurons droit à trois vols différents alors que ce sont des suites de vols rapprochés qui menacent le Jura.

Lors de la première rencontre des autorités cantonales au sujet de la nouvelle approche de Bâle-Mulhouse, le ministre Laurent Schaffter nous avait déjà rendus attentifs au risque entraîné par un vol d'essai.

Les conditions sont multiples et il est facile de provoquer, même involontairement, de fausses impressions.

Comment organiser cette phase d'essais pour qu'elle présente vraiment la situation future ILS34 ?

– L'expérience peut être facilement biaisée. Le Gouvernement jurassien est-il partenaire de l'expérience ? a-t-il pu ou prévu de déterminer avec un **groupe d'experts neutres** :

1.
 1. le **type d'appareils** , ce sera un Airbus 320 (il y a divers types d'avions qui produisent des nuisances sonores très différentes) ;
 2. le **nombre de vols** : nous aurons droit à deux vols radar au-dessus de Montsevelier et Mervelier, et un vol d'approche selon le nouvel axe qui traverse tout le Jura ;
 3. les **séquences de vols et la durée des essais** : un mois serait une durée souhaitable. Les trois vols prévus ne rendront pas l'impression des "trains d'avions" qui se suivent à la minute, trois fois par jour ;
 4. l'**allure de l'avion** (au sens cavalier : vitesse, accélération, freinage, virage) : ici, ce sera une approche en légère descente, probablement calme ;
 5. une **altitude vérifiable** dès Boncourt et le Doubs : qui vérifiera ?
 6. des **passages à la verticale des agglomérations** (grosse différence si le passage est légèrement décalé) et à l'écart des agglomérations ;
 7. des passage **en soirée, en matinée** ;
 8. l'influence de la météo ;
 9. l'heure de la journée ;
 10. la manière d'avertir le public : il sera averti par les médias, une dépêche de l'ATS a averti l'ensemble des médias le 26 juillet 2005 ;
 11. un **arbitrage et un contrôle neutre**, incluant les délégations politiques des cantons, voire des associations ;
 12. et encore ... nous n'avons pas une liste exhaustive de toutes les conditions à prendre en compte.
-

Toutes ces questions et propositions de conditions figuraient dans l'opposition de Pro Val Terbi au projet ILS34.

Nous ne pouvons donc pas nous réjouir complètement de l'annonce des essais en début août, soit **le 8 août 2005, durant l'après-midi, ou si la météo ne le permet pas, le 10 août.**

L'OFAC/DGAC annonce trois vols d'essais, les réactions de PVT

De plus, ces démonstrations auraient pu être organisées après le 15 août, et non dans une période où une bonne partie des Jurassiens sont en vacances.

Nous espérons toutefois qu'il sera possible de constater, en partie du moins, quelles seront les conditions imposées par la nouvelle approche d'EuroAirport.

Rappel :

Il est possible de se rendre compte de la future situation du Jura à [Trasadingen](#), [Küssaberg](#) et [Kaiserstuhl](#).

Photos et enregistrements des bruits de passages.
